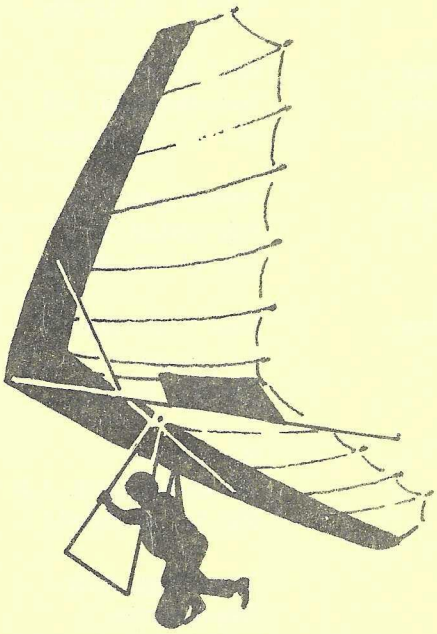
GUNNAR PETTER ÅGEDAL

# HYPOXIA

INFO-BLAD FRÅN HÄNGFLYGSEKTIONEN

**Nr 28**

**Sept 1988**



SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
FSF
SWEDISH AVIATION SPORTS FEDERATION

**Hypoxia** är ett informationsorgan för alla klubbmedlemmar i alla hängflygklubbar anslutna till Svenska Flygsportförbundet (FSF). Hypoxia ges ut fyra gånger per år och distribueras direkt till medlemmarna. Det ankommer på klubbarna att hålla FSF med aktuell medlemslista på sätt som särskilt informeras om. Meddelanden som FSF Hängflygsektion (FSF/H) vill skall nå klubbarnas styrelse, grupper av medlemmar eller enskilda medlemmar och som publicerats i Hypoxia behöver inte sändas på annat sätt.

**FSF/H** är en sektion i FSF och associerad till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK). Genom KSAK är FSF anslutet till det Internationella Flysportförbundet (FAI) och FSF/H till dess Hängflygkkommission (CIVL). FSF-anslutna klubbar är anslutna till Riksidrottsförbundet (RF).

**HÄNGFLYGSEKTIONENS STYRELSE EFTER ÅRSMÖTET VÅREN 1988**

| | |
|---|---|
| Ordförande, sponsorfrågor, omval 1 år | Karl-Axel Dahlbergh<br>Box 121<br>930 90 Arjeplog |
| Sekreterare, omval 2 år | Gunilla Björkman<br>Backlöksvägen 103<br>162 43 Vällingby |
| Utbildning, regler, Hypoxia, kontaktman luftfartsverket, omval 2 år | Rolf Björkman<br>Backlöksvägen 103<br>162 43 Vällingby |
| Olycksrapporter, 1 år kvar | Sven Lindén<br>Fjällgatan 38<br>116 45 Stockholm |
| Extern information, ultralättfrågor, 1 år kvar | Robert Krockmar<br>Fröjavägen 10 C<br>832 00 Frösön |
| Tävlingar, nyval 2 år | Sune Bodin<br>Jakobsdalsgatan 4 B<br>852 41 Sundsvall |
| Suppleant, omval 1 år, sektionens kassör | Orvar Häggström<br>Kompassgatan 7<br>413 16 Göteborg |
| Suppleant, nyval 1 år | Hasse Johansson<br>Döbelnsgatan 17<br>902 45 Umeå |
| I FSF styrelse, ordinarie | Rolf Björkman |
| suppleant | Sven Lindén |

**Hypoxias redaktionsadress**

Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 42 Vällingby
Tel 08-739 39 70

**Ansvarig utgivare**

Rolf Björkman

Material till nästa nummer skall vara redaktionen tillhanda senast 1988-11-01

**Omslagsbild:** Bengt-Arne Strand, Scotten

**KLUBBAR ANSLUTNA TILL FSF/H**

Aquil Hängflygklubb
c/o Bengt Hammarsten
Kolgränd 5
910 24 Obbola
090 - 451 05

Arjeplogs Hängflygklubb
c/o Karl-Axel Dahlbergh
Box 121
930 90 Arjeplog
0961 - 108 50

Arvidsjaurs Hängflygklubb
c/o Bo Kärrman
Ankarskatavägen 87 B
941 34 Piteå
0911 - 116 23

Club Fjällvingen Hede
c/o Anders Backman
Wemergatan 5
820 93 Hede
0684 - 108 77

Dala Dragons
c/o Patrik Munter
Nusnäs bygata 55
792 04 Nusnäs
0250 - 371 81

Dorotea Hängflygklubb
c/o Gunnar Lindahl
Avaträsk 436
910 70 Dorotea
0942 - 211 20

Dundrets Hängflygklubb
c/o Urban Olofsson
Källgatan 8
972 00 Gällivare
0970 - 152 61

Frösö Hängglidarklubb
c/o Robert Krockmar
Fröjavägen 10 C
832 00 Frösön
063 - 10 42 79

Gwaihir hangglidingklubb
c/o Dennis Lewrén
Arsenalsgatan 12
411 20 Göteborg
031 - 13 47 87

Hängflygklubben Scotten
c/o Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 43 Vällingby
08 - 739 39 70

Ikaros Hängglidarklubb
c/o Leiler Karlsson
Pålhammarsgatan 3
521 00 Falköping
0515 - 129 27

Kiruna Hängflygklubb Myggan

Adress okänd

Telefon okänd

Lidingö Deltaving klubb
c/o Mats Paulsson
Huvudsta Gård
171 56 Solna
08 - 27 86 98

Mosebacke Aeronautiska Sällskap
c/o Keijo Hiltunen
Brisvägen 14
132 00 Saltsjö Boo
08 - 715 85 42

Skånes Drakflygarklubb
c/o Hans Berg
Kurirgatan 20
252 53 Helsingborg
042 - 11 81 13

Sundsvalls Hänggäng
c/o Sune Bodin
Jakobsdalsgatan 4 B
852 41 Sundsvall
060 - 12 38 53

Umeå Hängflygklubb
c/o Fred Lundberg
Färgställsgatan 9
902 53 Umeå
090 - 12 09 40

Vårgårda Hängflygklubb-Lyftet
c/o Flemming Göransson
Lövsångaregatan 8
447 00 Vårgårda
0322 - 232 07

Vänersborgs Hängflygklubb Pegasus
c/o Lennart Karlsson
Nygatan 46
462 00 Vänersborg
0521 - 607 65

Åre Drakflygarklubb
c/o Folke Wikberg
St Olavs väg 16
830 13 Åre
0647 - 511 11

Örebro Hängflygklubb Örnhänget
c/o Tord Olsson
Berghultsvägen 3
702 27 Örebro
019 - 12 58 48

# Redaktören har ordet



Vad är hängflyg? Vad skall FSF Hängflygsektion ta ansvar för? Låter frågorna onödiga eller överflödiga och borde kunna besvaras enkelt? Så lätt kommer vi tyvärr inte undan. Vänta bara tills jag har förklarat vår delvis prekära situation.

*** Normal hängflygning.** Det är självklart vårt ansvarsområde. Ingen diskussion alltså.

*** Ultralätta flygplan.** Vi har ju bestämt den principen att i vårt intresse ligger att hjälpa hängflygare som vill flyga "hängglidare med motor". Detta har resulterat att på vårt initiativ har vi fått de särskilda reglerna för ultralätta flygplan klass A. Inom den klassen har vi specificerat att sektionens regler och utbildning gäller vissa typer av ultralätta flygplan (i princip hängglidare som förses med motortillsats) och utbildning och flygning med dessa med hängflygning som bakgrund. Andra vägar att komma åt dessa maskiner eller få utbildning kan finnas men då ligger detta utanför FSF/H. Diskussionspunkten kan vara: Skall vi överhuvud taget ägna oss åt ultralätta flygplan? Skall vi ha hand om alla ultralätta flygplan klass A? Personligen tycker jag att vi ligger rätt nu.

*** Avarter av hänglidare** eller maskiner som formellt kan definieras som hängglidare men i praktiken är något annat. Här är jag mera tveksam. I vissa fall direkt motståndare. Tag till exempel "Fakirens" lilla segelflygplan som faktiskt fyllde de formella kraven men i allt ändå var ett segelflygplan. Jag skriver "var". "Fakiren" omkom i sitt "flygplan" under uppvisning i somras. Man hade försökt få oss att ta om hand denna maskin och ge piloterna hängflygtillstånd. Vi satte oss på tvären och maskinen kom att klassas som ultralätt flygplan. Det var med förvåning jag såg en haverisammanställning där den klassades som hängglidare.

*** Skärmglidning** (den senaste "officiella" beteckningen på det vi tidigare kallat paraglidning). FSF/H har i sin verksamhetsinriktning beslutat att ta sig an eller stötta dylika flygsätt men på våra villkor och enligt våra regler.

Ett gäng mera erfarna skärmglidarpiloter har hos Luftfartsverket begärt tilltsånd att få bedriva verksamhet och utbildning enligt regler som skall utarbetas och att tills dess få flyga enligt samma regler som för hängflyg för ett antal namngivna piloter. Lfv har svarat att de får flyga t v enligt våra regler och att de skall ta kontakt med oss för samarbete m h t att flygsätten är så lika.

Nu inställer sig de stora frågorna om vår policyinställning: Skall vi ta

in skärmflygarna i vår organisation som en del och i framtiden styra denna precis som hängflyget? Skall vi samarbeta parallellt med lika regler? Skall vi ingå i samma sektion i FSF? Skall vi svara för någon del av deras utbildning och utbildningsbevis? Skall de ha egna klubbar eller sammanslås med våra? Skall vi hjälpa dem men i övrigt hålla oss på avstånd? Skall vi betrakta deras skärmar som hängglidare av en särskild klass? Hur blir det med tävlingar, hängflyglicenser, representation i styrelser, haveriutredningar mm? Hur mycket merarbete drar vi på oss och vad får vi i utbyte?

Jag har kontaktats i det här ärendet och lämnat vår syn. Naturligtvis sker inga stora beslut utan att FSF/H styrelse är inblandad. Skärmflygarna är själva innepå att bilda en egen organisation lik vår. Vi får väl se hur slutresultatet blir.

Alla dessa policyfrågor berör många hängflygare. Du är mer än välkommen med synpunkter.

Rolf Björkman

# DM 88 mellersta Balders Cup

1988 års DM för mellersta tävlingsregionen arrangerades för andra året i rad av Hängflygklubben Scotten. Platsen var militärflygfältet i Strängnäs. Tävlingsformen var även detta året bogsering och öppen distans. De tävlande som tillhörde stockholmsklubbar tävlade även om Balders Cup. Per Drago, Scotten tävlingsansvarige, stod för arrangemangen och fungerade som tävlingsledare. Han hade mycket god hjälp av bl a Hans Backlund som helhjärtat ställde upp.

Nedan följer Pers redogörelse för tävlingen.

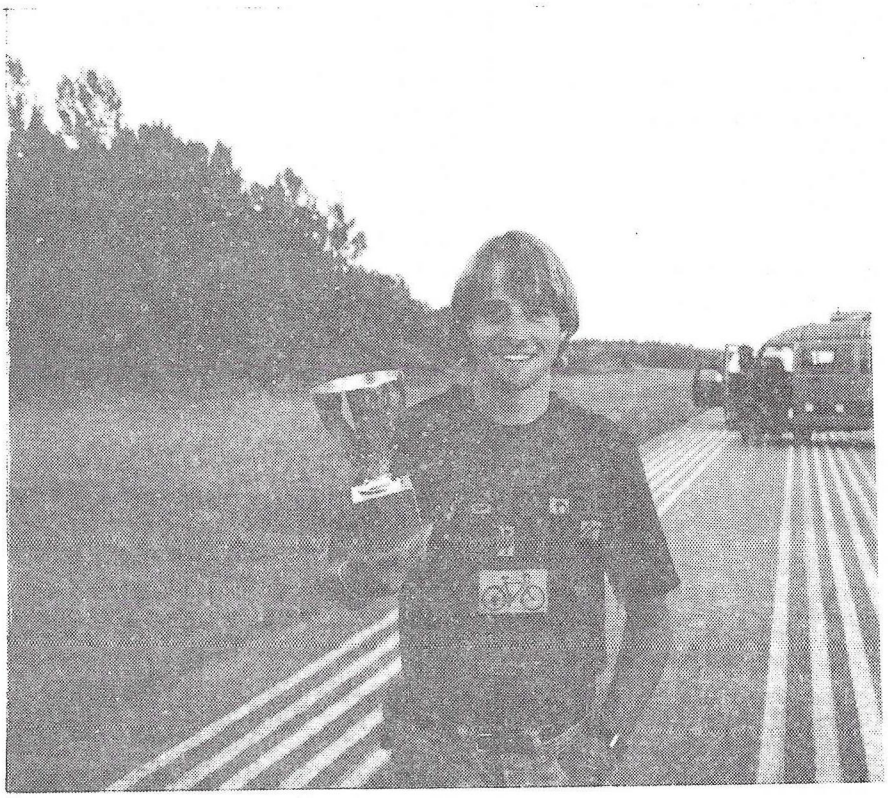
Rolf Björkman

Mycket folk kom till tävlingen men endast 13 var tävlande.

Första dagen: Cumulsbildning på hög höjd. Vinden nord-nordväst. Bo Ahlstrand var först upp och landade 13 km bort. Efter kom Johan Rasmusson med sin nybörjarvinge och nådde 8,4 km med dagens 4:e plats som resultat. Peter Wicander kom iväg på sitt andra försök och nådde 43 km, dagens längsta. Även fjolårssegraren Björn Kroglund och Ralf Ståhlberg nådde distans.

Det blev ett ganska klent resultat med bara 5 piloter som nådde distans. Mer träning att fånga termik på låg höjd behövs.

Andra dagen: Vädret var inte det bästa men dis och höga cirrusmoln. Vinden hade ändrat riktning 180°



# Ultralättutbildning

Jag gjorde en rekognoseringsflygning, nådde 100 m höjdvinst på mindre än 5 min landade och startade tävlingen.

Peter var först till start. Han lyckades fånga termik och tog sig över Mälaren genom att "hoppa" via små öar. Det blev dagens längsta sträcka med 23 km. Johan var den andre och sista som lyckades nå distans, i detta fallet 4,5 km.

Om man sammanfattar tävlingen tycker jag att Johan Rasmussen gjorde den bästa prestationen med tanke på hans vilja att komma iväg på distans. Han blev årets trea slagen av tvåan Bo Ahlstrand med 400 m. Peter Wicanders vinst var välförtjänt då han båda dagarna visade sin suveränitet genom att vinna utan konkurrens.

För sina insatser tog Peter en inteckning i Balders Cup, ett vandringspris som sattes upp förra året av mäklarfirman Balder ägd av hängflygarna och Scottenmedlemmarna Björn Colliander och Rickard Jantoft. Peter får ha bucklan i bokhyllan i ett år. För DM-segern får han äran att kalla sig distriktmästare i ett år.

Per

**Resultat**

| Plac | Namn | Klubb | Heat 1 | Heat 2 | Totalt |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Peter Wicander | Lidingö | 43,00 | 22,80 | 65,80 |
| 2 | Bo Ahlstrand | Örebro | 13,25 | | 13,25 |
| 3 | Johan Rasmussen | Lidingö | 8,40 | 4,45 | 12,85 |
| 4 | Ralf Ståhlberg | Scotten | 12,10 | | 12,10 |
| 5 | Björn Kroglund | Lidingö | 6,75 | | 6,75 |
| 6 | Alla Övriga | | | | 0 |

Det finns nu några godkända ulralätta flygplan klass A, dvs hängglidare med motor. Det finns också ett antal instruktörer och skolor med tillstånd att bedriva skolning. Du som vill ta ett ultralättcert har nu möjligheten.

Krav i botten är Häng III. I övrigt är det bara att läsa "Samlade föreskrifter för hängflygning" för att få veta vad som gäller.

Följande instruktörer och skolor kan göra följande:

Rolf Björkman, flyglärare och instruktör: Utbilda instruktörer. Flyga in piloter med certifikat på ny typ av ultralätt flygplan. Tjänstgöra som instruktör vid skola för utbildning av hängflygpiloter till ultralättcertifikat.

Leiler Karlsson, instruktör: Flyga in piloter med certifikat på ny typ av ultralätt flygplan typ trike. Tjänstgöra som instruktör vid skola för utbildning av hängflygpiloter till ultralättcertifikat.

Robert Krockmar, instruktör: Flyga in piloter med certifikat på ny typ av ultralätt flygplan typ kölmonterad eller vagga. Tjänstgöra som instrutör vid skola för utbildning av hängflygpiloter till ultralättcertifikat.

Peter Wicander, instruktör: Flyga in piloter med certifikat på ny typ av hängglidare typ trike. Tjänstgöra som instruktör vid skola för utbildning av hängflygpiloter till ultralättcertifikat.

Följande skolor har erhållit skoltillstånd att bedriva utbildning av hängflygpiloter till ultralättcertifikat:

Hängflygklubben Ikaros med Leiler Karlsson som instruktör.

Swedish Skysport med Peter Wicander som instruktör.

Flight Produktion med Robert Krockmar som instruktör.

Samtliga har sina tillstånd bundna till vissa platser. Du hittar telefon mm i annonser i Hypoxia eller i klubbförteckningen.

Dessutom har Swedish Skysport erhållit skoltillstånd med Peter Wicander som instruktör att utbilda till ultralättcertifikat direkt utan tidigare erfarenhet från hängflygning eller annan flygning. Det skall då observeras att denna verksamhet faller helt utanför FSF Hängflygsektion och regleras i stället direkt från KSAK. De utbildade piloterna får naturligtvis inte någon hängflyglicens efter denna utbildning.

Rolf Björkman

Även om jag personligen har ägnat en stor del av sommaren åt segling på havet i stället för i luften har Scottens medlemmar inte legat på latsidan. Det har flugits en hel del på olika håll både i Sverige och i andra länder. Själv fick jag en, om än detta året begränsad så i alla fall, period i England.

Fler Scottenmedlemmar syns numer på tävlingar. Våra förhållanden i Stockholmstrakten är inte så gynnsamma för snabb utveckling från nybörjarstadiet. Men nu har ett antal trägna nått stor erfarenhet.

På SM placerade sig Scotten på fjärde plats vilket säkerligen överraskade många. Den i tävlingssammanhang helt okände Rickard Jantoft poppade upp och kapade åt sig denna fina plats. Inledningsvis ledde han till och med. Vem var denne okände med udda vinge och hjul på bygeln? Det visade han dock strax, en med riktig Scotteanda.

Under augusti arrangerade Scotten för andra året i rad DM för mellersta tävlingsregionen. Det var i likhet med förra året bogsertävling. Tävlingen blev liksom förra året lyckad. Mer om detta på annan plats.

Ett flertal Scottar stoltserar med nya vingar och tränar friskt, än så länge till stor del under handledning. Ge dem en vinterperiod och se sedan upp. Troligen ligger de högt däruppe.

Rolf Björkman

## Köp gamla Hypoxia

Restexemplar av tidigare nummer av Hypoxia finns i varierande antal av nummer 6 t o m 27. Sänd på enklaste sätt sedel, check, frimärken eller sätt in på mitt privata postgirokonto 91 22 81-3 10 kr per önskat ex. Glöm inte adress!

Rolf Björkman, Backlöksv 103, 162 43 Vällingby

## Repetitionskurs för instruktörer

**FSF/H styrelse har beslutat att alla instruktörer skall genomgå en repetitionskurs minst vartannat år. Om inte detta krav uppfylls kommer instruktörsbehörigheten endast i undantagsfall om särskilda skäl föreligger att förlängas.**

Nästa kurs planeras till 1988-11-12--13. Denna kurs skall genomgås av alla instruktörer som vill få sin instruktörsbehörighet förlängd att gälla 1989. Om Du har särskilda skäl att utebli från kursen kontakta mig för ett års dispens. 1989 års kurs blir i så fall ovillkorlig.

Kursen genomförs i Stockholm och leds av undertecknad. Sänd preliminär anmälan till Rolf Björkman, Backlöksvägen 103, 162 43 Vällingby. Slutligt besked och inbjudan sänds senare till de preliminärt anmälda.

Kursavgift på 200 kr kommer att tagas ut. Bidrag till resor och uppehälle kommer inte att ges centralt av FSF/H men det står naturligtvis klubbarna fritt att betala kostnader för att genomföra kursen. FSF/H styrelse rekommenderar dessutom detta.

Rolf Björkman

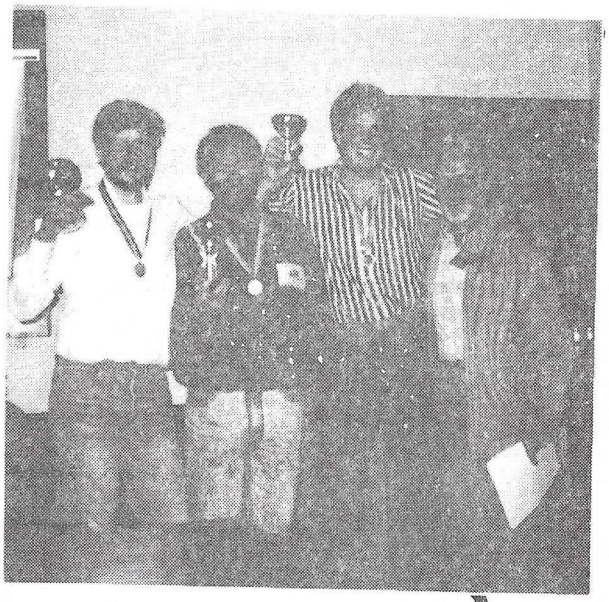
# MITT SCANDIA CUP -88 ARE SWEDEN



Årets upplaga av Mitt Scandia Cup ägde rum helgen 13-14 augusti och arrangerades av Umeå Hängflyg-klubb. Tävlingsledare var själv-skrivne Kurt Hellström.
Tyvärr så kunde ingen flygning genomföras under lördagen då top-pen lågt helt i moln. "Dimman" lättade dock vid tre-tiden men vinden hade då vridit till omöj-liga; NO,3 m/s. Badhuset nästa!
Söndagsförmiddagen bjöd också på dimma i vanlig ordning och man hoppades att molnbasen skulle höjas åtminstone så att man kunde starta. Många tvivlade och trodde inte på någon förbättring.Plöts-ligt "drog dimman bort" och det var startbart. Ett heat kunde genomföras.
Man startade och tog så mycket höjd som möjligt i Tvärårvalvet och drog rakt över Skutan. Upp-giften var "öppen distans" med förbehållet att flygning i TMA medför diskning.
Två man, Folke Wikberg och Rune Börsting,flög "banan ut" och lan-dade i Mörsil (31 km). De två valde olika fält och det visade sig att Rune hade flugit c:a 300 m längre. I reglerna räknades bara hela km och avrundningen gjorde att de fick dela på förs-taplatsen. Grattis! övriga fältet strödde ut sig mellan Strand och reningsverket, med de flesta i Brattland.

Termiken var väldigt bra ända tills en lätt regnskur drog för-bi. Synd bara på det låga "ta-ket", 1300-1400 m över backen. Ett riktigt bra heat blev det i varje fall.
Tyvärr så var det många som inte kom på tävlingen pga dåliga väde-rutsikter. I Norge fick man en klart bättre väderprognos vilket också visade sig på uppslutning-en. Hela tolv piloter från grann-landet mötte upp. Jättekul!
Men vad hjälper att de var många, då "svensken"alltid" flyger läng-re och bättre ....!? Lagtävlingen vanns alltså av Sverige. Bravo!
Väl mött nästa år!

Hasse J, UHFK



Bilden: fr v segrarna Rune Börs-ting och Folke Wikberg. Trean Hasse Johansson samt tävlings-ledare Kurt Hellström.

RESULTAT

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Rune Börsting | Trondheim | N | SP | 1000 | p. |
| | Folke Wikberg | Åre DFK | S | Ace | 1000 | |
| 3 | Hasse Johansson | Umeå HFK | S | Ace | 806 | |
| 4 | Nils-Aage Henden | Oppdal | N | HP 2 | 645 | |
| 5 | Annika Hopfgarten | Umeå HFK | S | Ace | 484 | |
| | Peter Wikander | Lidingö | S | Hermes | 484 | |
| 7 | Alf E. Rangul | Stjördal | N | Magic 4 | 442 | |
| 8 | Björn Bergan | Trondheim | N | Magic 4 | 387 | |
| | Ole B. Hestvik | Stjördal | N | Calypso | 387 | |
| | Oddvar Kvalsvik | Trondheim | N | HP 2 | 387 | |
| | Arne Madsen | Åre | S | Ace | 387 | |
| | Peter Nietlisbach | Åre | S | Magic 4 | 387 | |
| | Håkan Sundin | Sundsvall | S | Magic FR | 387 | |
| 14 | Thomas F. Hansen | Stjördal | N | Magic FR | 355 | |
| | Einar Röset | Trondheim | N | Hermes | 355 | |
| 16 | Tove Buås-Hansen | Stjördal | N | Magic 4 | 323 | |
| 17 | Lennart Håkansson | Lidingö | S | Magic 4 | 161 | |
| | Jonas Peterson | Umeå HFK | S | Magic 3 | 161 | |
| 19 | Björn Stålby | Trondheim | N | SP | 96 | |
| 20 | Thomas Lundgren | Sundsvall | S | Sapfir | 0 | |
| | Trond Olsen | Tron | N | Magic 4 | 0 | |
| | Svante Thörnberg | Sundsvall | S | Zephir | 0 | |
| | Truls Utigard | Hedemarken | N | Magic 4 | 0 | |

NATIONSPOÄNG:

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Sverige (Wikberg,Johansson,Hopfgarten) | 2290 p. |
| 2. | Norge (Börsting,Henden,Rangul) | 2117 p. |

# 2 x ÅLLEBERG

Två haverier som båda inträffat vid Ålleberg har utretts av Haverikommission. Båda har det gemensamt att piloterna flugit under förhållanden som inte motsvarat deras utbildningsnivå.

(1) I det första lindrigare fallet är utredningen avslutad. Piloten har inte gjort något formellt fel. Det finns ändå lärdomar att dra om man läser haverirapporten som här bifogas i utdrag. I åtskilliga tidigare fall har vi redovisat riskerna med hangflygning på låg höjd där piloten kan överraskas av vindgradienten eller hamna i stall.

(2) Det andra fallet slutade värre. Piloten var mycket allvarligt skadad och låg medvetslös längre tid. Glädjande nog är han nu uppe och har själv kunnat deltaga i haverimöten, dock med minneslucka från haveritillfället.

Haverikommissionen har ännu inte givit ut en rapport om denna olycka. Följande information har nått mig.

Piloten hade Häng I men inte utbildning i hangflygning. Han hade en timme total flygtid.

Efter start på Ålleberg och ett antal svängar på hangvind som var marginell nådde av allt att döma piloten inte fram till avsedd landningsplats. Förmodligen stallade hängglidaren på relativt låg höjd eventuellt i samband med försök till landning i en skogsglänta.

Piloten skadades svårt medan hängglidaren klarade sig med relativt lindriga skador.

Följande allmänna reflexion kan göras. Innan man flyger hang skall man genomgå utbildning inför instruktör. Ålleberg är inget lämligt ställe att lära detta på och är överhuvud taget inte lämpligt flygställe för nybörjare.

Enligt våra föreskrifter får man med Häng I endast utföra platsbunden hangflygning under förhållanden som är lämpliga för nybörjare.

Piloten flög en hängglidare av märket Challenger. Detta är ingen bra vinge för en nybörjare. Det är ingen bra vinge för någon p g a sina flygegenskaper. De som är ägare till denna vingtyp bör snarast uppsöka skroten.

Rolf Björkman

honom, drog
något slag. 35-åri
genast.

(2)

**17-åring skadades svårt i drakflygolycka**

**En 17-årig yngling från Enköping skadades allvarligt på måndagen när han störtade vid en drakflygning från berget Ålleberg, utanför Falköping.**

**17-åringen och en kamrat startade samtidigt. Kamraten landade på en äng nedanför berget och såg 17-åringen göra en vänstersväng.**

**Då tappade draken plötsligt luft och kraschade i lövskogen längs bergsidan. Från sjukhuset rapporterade läkarna på måndagskvällen att 17-åringens tillstånd var allvarligt.**

danska krav
bäck

(1)

## 1 FAKTAREDOVISNING

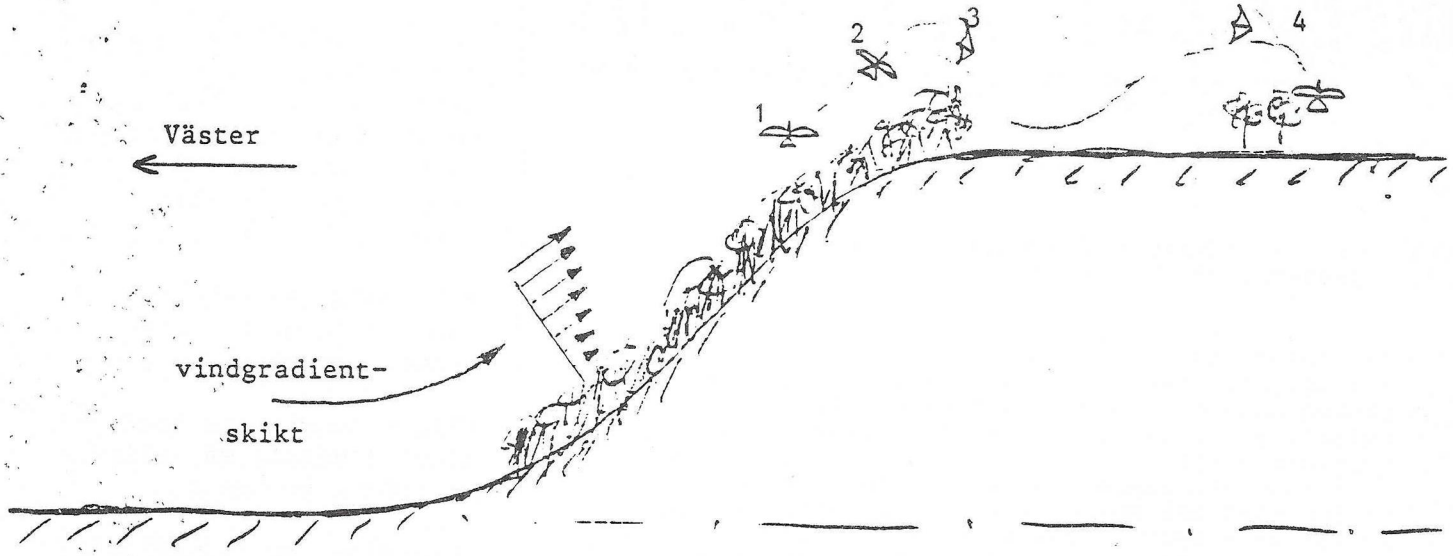
### 1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Efter att ha startat från rampen strax söder om restaurangen på Ålleberg flög föraren över det närbelägna hanget. Han tyckte flygförhållandena var goda. Vinden upplevde han som jämn från västsydväst ca 5 m/s. Han flög merendels i uppvinden nära hanget och höll då en fart av 26-30 km/h. Eftersom uppvinden var ganska marginell i hangets närhet sökte han sig då och då något längre ut, varvid han ibland fick kontakt med någon termikblåsa. Hangets utseende i princip framgår av skissen nedan (tvärsnitt).

Efter en och en halv timmes kontinuerlig flygning upplevde föraren när han flög på nordlig kurs nära träden i hangets övre del att vänster vinge lyftes och att hängglidaren samtidigt utan åtgärd från förarens sida fördes till ett läge ovanför hangkanten ett par meter ovanför trädtopparna. Han hade ursprungligen planerat att landa efter flygningen nedanför hanget men när han nu hamnat så lågt över hangkanten beslöt han sig för att snarast

landa på topplandningsplatsen. Han ändrade emellertid avsikt när han såg en påse virvla omkring nära över en mindre del av den tilltänkta landningsplatsen på ett sätt som tydde på att där fanns en vindrotor, som skulle kunna göra landningen riskabel.

Av principskissen på nästa sida framgår att störningen (pos 1-3) inträffade när föraren flög i vindgradientskiktet. Flygbanans fortsatta utseende beskriver hur föraren genom att minska höjden över topplandningsplatsen ökar farten för att därefter stiga över allén vid vägen och (pos 4) svänga upp i stort sett mot vinden för landning på parkeringsplatsen (där han vid uppackningen av vingen tidigare hade upplevt att det då var vindstilla).




Under det ovan beskrivna förloppet gjorde föraren ett par försök att öppna selen som förberedelse för landningen. Under den korta tid, som stod till buds hann han emellertid inte göra det. Försöken försvårades dessutom av att han inte hann ta av sig hanskarna, varför han inte fick tag i blixtlåsets dragstropp. I stället prioriterade han sin uppmärksamhet på den avbrutna inflygningen mot topplandningsplatsen, fartökningen, stigningen över allén och den slutliga inflygningen för landning på parkeringsplatsen. Eftersom han insåg att landningen måste ske med selen stängd stallade han ut vingen så att landningen kom att ske med mycket låg fart framåt. Härvid hade han dock ej släppt styrbygeln med vänster hand, vilket resulterade i att han ådrog sig armbågsfraktur på vänster arm, när han tog mark liggande på magen.

## 3 SLUTSATSER

Föraren var behörig att utföra flygningen.

Föraren har vid hangflygning i gradientskiktet efter en störning i form av en vindby överraskande tvingats ansätta landning på toppen av hanget. Han har ej hunnit öppna selen före landningen. Vid landningen ådrog han sig en armbågsfraktur på den arm med vilken han höll i styrbygeln.

Primärt bidragande faktor har varit den låga höjd föraren höll över hanget när störningen inträffade.

MIDNIGHT SUN EVENT
INTERNATIONELL FLYGTRÄFF I ARJEPLOG

Här kommer det en rapport från midsommarflygningarna i Arjeplog. för första gången hade vi inbjudit utländska piloter att delta i vår sedan tidigare så populära "Midsommarnatta". Vi har ju nämnligen haft som tradition att samlas på Galtispuoda och flyga tillsammans och umgås under midsommarhelgen. Det brukar vara mycket publik som tittar på oss och vi har för den skull alltid försökt att flyga så mycket som möjligt vid midnatt.

Förra året arrangerade vi för första gången ett 24-timmars race och samtidigt instiftade vi ett vandringspris. Meningen med tävlingen är att vi ska flyga så mycket och länge som möjligt och ingen enskild pilot ska kunna vinna tävlingen. Därför tävlar man i klubblag mot varandra. Klubblagets flygtid divideras med antalet piloter och man får då ett snittvärde att jämföra med de andra. 1987 lyckades Lidingö vinna segern genom den hårt kämpande Svenne Linden.

I år uteblev Stockholmarna och vandringspriset gick till det mycket taktiska och väl förberedda teamet från Arvidsjaur. Fem grabbars vrålande stämmor ekade över fjällen redan på fredagen. Då var det Pep-Talk, men ingen visste då att deras strategi skulle vara så verkningsfull att vi skulle få höra samma vrål på prisutdelningen. Det var helt igenom en lagprestation och grabbarna var: Bosse, Nisse, Ingemar, Åke, och Kenneth. GRATTIS!

Innan segern var i hamn trodde vi länge att Umeå hade kammat hem spelet, men det var före Hasse Johanssons Jätteflyg på Lördagen. Han brydde sig inte om tävlingen utan åkte iväg på Cross istället. Utan hans medverkan räckte det bara till en tredje plats. Inte gråter han för det, och förhoppningsvis ingen annan heller, för han flög 40 Km till Varrasviken! Bra gjort Hasse! Du leder den lokala crossligan i skrivande stund.

Om man summerar årets Midnight Sun Event, så kan man säga att det blev en stor succe. Vi hade ett sagoligt väder, massor med glada skitar och nästan roligast av allt var att få ha våra utlandsgäster hos oss. Jag hade skrivit en artikel i Wings! i

→

# Förnya licensen

Förnya Din licens i god tid före nyår. Du får inte flyga efter nyårsafton utan ha den nya licensen i handen. En av anledningarna är att ansvarsförsäkring i så fall saknas. Lämplig tid att sända ansökan till ordföranden är under oktober-november.

Det är naturligtvis inget som hindrar att Du på samma villkor som anges nedan förnyar Din licens senare under 1989 om Du inte avser flyga innan dess.

Kom ihåg att betala klubbens årsavgift innan Du sänder ansökan.

**Följ nedanstående instruktion i detalj så slipper vi onödig postgång.**

**Förnyelse av hängflyglicens:** Fyll i det övre stora fältet på blankettens framsida. Sänd blanketten, ett frimärke och utdrag ur loggboken eller redogörelse för årets flygningar (så som klubben bestämt) till ordföranden i Din klubb. Ordföranden bedömer om Du fyller kraven och har betalat klubbens årsavgift för 1989. Om detta är klart fyller ordföranden i det nedersta fältet på blankettens framsida och sänder den vidare till FSF.

**Krav för Häng I:** Du skall ha flugit under året. Utbildningen räknas in. Om Du inte alls flugit under 1988 och passerar nyår måste Du flyga med lärare innan Du har rätt att förnya. Om Du vare sig flugit under 1987 eller 1988 måste Du flyga med lärare innan förnyelse.

→

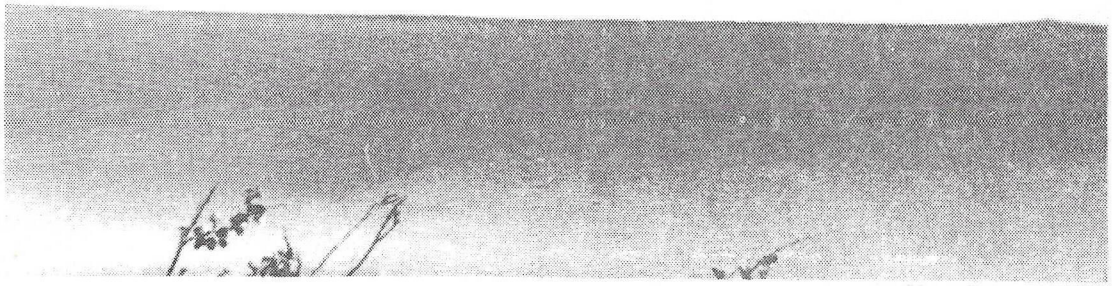
december 1987 och vidare en i Drachenfliegermagasin som kom ut nu i Maj. Flera som hade läst mina artiklar kom till oss men långt ifrån alla.

Tony Richards från England, flygande för Avon.

*Tony Richards  Foto: K-A Dahlberg*

**Krav för Häng II:** Du skall ha flugit minst 2 timmar (tid i luften) för att få förnyat Häng II. Om Du inte fyller flygtidskravet men flugit under 1988 kan Du få Häng I för 1989. Läs i Samlade föreskrifter för hängflygning hur Du sedan kan få tillbaka Häng II.

Krav för Häng III: Du skall ha flugit minst 5 timmar (tid i luften) för



tog hem en andra plats och 500 kronor i prispengar. Han och hans fru firade 25-årig bröllopsdag på resan och de var alldelens hänförda av att få komma till oss. Deras bästa semester hittills, intygar Tony. Om möjligt kommer de tillbaka nästa år med ett koppel hängflygare också.

Från Frankrike kom familjen Coulon och en kompis till Rene Coulon. Rene och hans fru ger ut Vol Libre och Rene tävlade för Normandie med glidskärm. Egentligen skulle han flyga Zephir och polarn Jean Marc skulle låna hans vinge imellanåt eftersom han kom på motorcykel från Nordkap. Man hade sålt alla vingar hos Rene då de skulle åka så det fick bli glidskärmen istället. Han gjorde således premiär för sådana tingestar i Arjeplog, men få blev väl imponerade av den. De flesta undrade vart han tog vägen....

Från Tyskland kom Wolfgang Lintl, tävlande för Weser och skrivande för Drachenflieger. Han var mycket trevlig och han önskar också komma tillbaka. Han blev inte ensam från Tyskland för på Fredagen kom på två skinnknuttar instövlandes och frågade efter mig på "broken english". Det visade sig att bröderna Auernhammer hade åkt från Munchen på motorcykel med vingarna på sidovagnen! Vilken syn! På dessa ekipage hade de avverkat 300 mil!

Från Norge kom tre grabbar från Midt-Troms Hanggliderklubb. De har fina kusthang hemma, men ofta är vädret ostadigt, så de söker fina ställen i Sverige. Vårt Event tyckte de var ett bra tillfälle att knyta kontakter.

Mest långväga gäst kom från Nya Zeeland. Herman Ahrens missade tävlingen, men kom till grillfesten efter prisutdelningen. Där stod man och grillade renstek för fulla muggar och plötsligt står han bara där. Genom Per Blom i Luleå hade han meddelat intresse av att komma, men jag hade sedan länge förstått att vägen är alldelens för lång....

Han var mycket trevlig och han visade tjusiga bilder från undersidan. Om någon av er planerar att resa till Nya Zeeland, så kan ni få hans adress av mig.

Eventet var alltså slut på Lördagkväll och priser samt x-trapriser utdelades. Vi tillät oss vara inkonsekventa och delade faktiskt ut individuella priser också. Vad fick Annika Hopfgarten som bästa tjej? Fråga henne då ni träffar henne. Hennes stolthet är nästan lika stor som Hasses efter att ha fått ett x-trapris av Drachenflieger.

Söndagen var vikt åt friflygning på Galtis och Heli-flygning på Tjidtjak. Tjidtjak är 1587 möh och vi skulle dra på cross hade vi tänkt. Åtta personer åkte dit, men toppen låg moln, så flygning uteslöts. Vi åkte Augusta-Bell istället och avrundade med fika hos Björn Helamb. Han berättade till stor munterhet hur han redan 1974 köpte en rogallo på postorder och höll på att dräpa sig med den.

Nästa år kommer Midnight Sun Event tillbaka och förmodligen blir det landets häftigaste träff, så missa det inte! Detaljer är inte bestämda ännu, men blänkare kommer i Hypoxia.

Ps. Om någon vill köpa en snygg T-shirt eller Collegetröja med 4-färgstryck, så har jag kvar ett antal. Pris: 100 resp. 170 Kr. Tele: 0961-10670. Ds.

Bis Weiter, yours,
Hombre Gunnar Remer.

att få förnyat Häng III. Om Du har minst 2 timmar kan Du få Häng II. Om Du inte heller fyller det flygtidskravet kan Du få Häng I under förutsättning att Du överhuvudtaget flugit 1988. Läs i Samlade förskrifter för hängflygning hur Du skall få tillbaka högre hänggrad.

**Bogsertillstånd:** Tidigare kompetens kvarstår.

**Instruktörskompetens:** Om Du grundutbildat minst 5 elever till Häng I (kontrolleras genom insända ansökningar till FSF) och genomfört repetitionskurs hösten 1988 får Du kompetensen förnyad. Om Du inte fyller dessa krav kan Du få förnyelse efter dispens. Alla instruktörers ansökningar skall i år gå via Rolf Björkman. Om Du har instruktörskompetens för bogsering kvarligger denna så länge Du är instruktör.

**Sportlicens:** Fyll i ansökningsblanketten för förnyelse av sportlicens som också finns i detta nummer av Hypoxia. Sänd den tillsammans med ansökan om hängflyglicens till ordföranden i Din klubb. Obs att det finns särskild blankett för att första gången erhålla sportlicens. Kravet för att få sportlicens är att Du har giltigt Häng III.

**Ordföranden:** Kolla följande: Är den sökande lämplig? Fylls kraven på flygning eller flygtid? OBS att **alla** instruktörens ansökan skall sändas till Rolf? Är årsavgiften för 1989 betald? Skriv på blanketten.

Rolf Björkman

# En hästkraft - tillräckligt farligt

...kulle undsa...
fick även han strön
kroppen.

## *Segelflygare dödsstörtade*

■ Den i värmländska flygkretsar välkände 62-årige Sven Jonsson från Karlstad omkom på lördagsförmiddagen när han störtade under en uppvisning på Fryklanda flygplats i Torsby med ett ultralätt segelflygplan, byggt 1983.

Strax efter det att planet hade bogserats upp med hjälp av en draghäst slets ett stycke av den tunna plastduken på högervingen av. Planet förlorade snabbt i höjd och störtade med höger vingspets i marken.

*Kvinna rån...*

Detta är ett något udda haveri som ändå är av principiell betydelse för oss hängflygare.

Bakgrund: När ULF 1 först skulle börja flygas var frågan under vilka bestämmelser. Tillverkaren begärde av luftfartsverket att få flyga den under hängflygreglerna. Luftfartsverket godkände detta (utan samråd med oss).

Tillverkaren kontaktade oss och bad att få licenser och instruktörsbefogenheter för sig och ytterligare en eller två. Vi svarade att man fick flyga maskinen som hängglidare om alla krav på hängflyglicencer var uppfyllda. Våra krav på instruktörer gav vi inga eftergifter på. Eftersom det i praktiken var omöjligt för de aktuella piloterna att skaffa sig behörigheter genom hängflyg och vi inte gav några dispenser betraktades vi som omedgörliga.

Senare togs fallet upp i KSAK där vi fick lägga synpunkter. Vår inställning var att det inte var fråga om en hängglidare även om man formellt skulle kunna kalla den det. Vi gav inga eftergifter på licenskraven om den skulle flygas som hängglidare.

Genom KSAK hjälp klassades ULF 1 som ultralätt segelflygplan och föll därmed under EAA domäner. Därmed var saken utagerad för vår del.

Med viss förvåning konstateras nu att i Haverikommissionens sammanställning över haverier så finns den nu totalhavererade ULF 1 angiven som hängglidare.

Vår statistik, som redan är belastad av motoriserade hängglidare och andra konstiga flygetyg som flugits och bogserats av icke utbildade människor, vill vi inte få ytterligare missvisande. Felaktigheten har påtalats för Haverikommissionen.

Tidningsartikeln är däremot helt korrekt! Kors i taket!

Detta kan vara en vägvisare för framtiden när dispenser av olika slag skall delas ut. Det gäller att inte ge avkall på kraven. Vi bör inte heller ha överinseende över verksamhet som vi inte själva behärskar. Därmed inte sagt att vi inte skall stötta och hjälpa till. Lösnigar kan alltid finnas.

Rolf Björkman

## Vad gör vi med våra elever?

Efter att ha läst och tagit del av den haveri-rapport som presenterades i Hypoxia nr. 27. Så är det ett par frågetecken som ger mej kalla kårar efter ryggraden.

Vilken mental attityd till hängflyg, ger vi våra elever och nybörjare om vi som instruktörer eller mera erfarna piloter. Från första dagen bogserar i 6 m/s? Och påstår att olyckor i den vindstyrkan beror på maximal otur?

Jag vet hur otäck en kastby kan kännas på låg höjd. Har man inte hängflyg i ryggmärgen så kan upplevelsen bli mycket otrevlig. Man kan inte begära att eleverna ska kunna korigera rätt från första dagen.

Jag är inte emot snabba utbildningsresultat men elevernas säkerhet måste alltid komma i första hand.

Dennis Larsson

SVENSKA FLYGSPORTSFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

# XC LIGAN

## Lägesrapport efter juli 1988

| PILOT | KM/FLYGNING | KM/TOTALT | RANK.P |
|---|---|---|---|
| Anders Andersson | 103+43,0+116,8+73,8 | 336,6 | 1000 |
| Håkan Sundin | 103+32+34+124,3 | 293,0 | 871 |
| Kenneth Norberg | 184 | 184 | 564 |
| Urban Lind | 33+106,5 | 139,5 | 414 |
| Lars Lind | 28,7+70+33,5 | 132,0 | 392 |
| Robert Elmersson | 90 + 26,5 | 116,5 | 346 |
| Arne Madsen | 35+25+20+25 | 105 | 311 |
| Hans Johansson | 28+15,5+40 | 83,5 | 248 |
| Folke Wikberg | 35 + 36 | 71,5 | 212 |
| Fred Lundberg | 32 | 32 | 95 |
| Bo Alhstrand | 0 | | 0 |
| Leif Johansson | 0 | | 0 |
| Göran Liss | 0 | | 0 |
| Matias Pettersen | 0 | | 0 |

Rykterna som jag nämde vid föregående utskick var tydligen sanna "höjden" har ingen betydelse utan det är hur man nytjar den som är av betydelse.
Hälsningar Sune.

# Resultat Hängflyg-SM 1988

Trots idog väntan och påminnelse har ingen rapport inkommit om årets SM - tyvärr. Vi kan emellertid presentera resultatlistan.

Inte heller från EM har inkommit något. Skärpning tävlingssidan.

Rolf

| | | Heat 1 | 2 | 4 | 5 | Tot |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Kenneth Nordberg | 1000 | 389 | 1000 | 310 | 2699 |
| 2 | Göran Liss | 533 | 329 | 845 | 862 | 2569 |
| 3 | Urban Lind | 800 | 30 | 585 | 828 | 2243 |
| 4 | Rickard Jantoft | 933 | 359 | 553 | 379 | 2224 |
| 5 | Stefan Cassel | 533 | 179 | 553 | 862 | 2127 |
| 6 | Mats Romson | 633 | 389 | 585 | 345 | 1952 |
| 7 | Lars Lind | 567 | 30 | 650 | 690 | 1937 |
| 8 | Patrik Sjöström | 533 | 30 | 585 | 690 | 1838 |
| 9 | Håkan Sundin | 933 | 30 | 585 | 276 | 1824 |
| 10 | Ander Andersson | 533 | 389 | 553 | 345 | 1820 |
| 11 | Folke Wikberg | 600 | 389 | 553 | 276 | 1818 |
| 12 | Ralph Stålberg | 767 | 30 | 650 | 310 | 1757 |
| 13 | Bo Kärrman | 600 | 359 | 325 | 379 | 1663 |
| 14 | Sven Linden | 800 | 30 | 455 | 276 | 1561 |
| 14 | Arne Madsen | 567 | 30 | 585 | 379 | 1561 |
| 16 | Per Viklund | 467 | 30 | 390 | 621 | 1508 |
| 17 | Björn Colliander | 800 | 30 | 585 | 0 | 1415 |
| 18 | Tomas Ojala | 533 | 269 | 585 | 0 | 1387 |
| 19 | Fred Lundberg | 767 | 30 | 520 | 0 | 1317 |
| 20 | Annika Hopfgarten | 533 | 179 | 293 | 241 | 1246 |
| 21 | Mattias Peterssen | 600 | 30 | 260 | 310 | 1200 |
| 22 | Gunnar Remer | 600 | 30 | 260 | 276 | 1166 |
| 23 | Jarl Hedman | 533 | 30 | 585 | 0 | 1148 |
| 24 | Hasse Johansson | 400 | 30 | 325 | 276 | 1031 |
| 25 | Sune Bodin | 633 | 30 | 358 | 0 | 1021 |
| 26 | Peter Nietlisbach | 0 | 179 | 553 | 276 | 1008 |
| 27 | Johan Dahlkvist | 33 | 179 | 163 | 517 | 892 |
| 28 | Kristoffer Vinge | 467 | 30 | 163 | 138 | 798 |
| 29 | Per Fjellström | 533 | 0 | 0 | 0 | 533 |
| 30 | Per Drago | 400 | 30 | 65 | 0 | 495 |
| 31 | Ernst Edholm | 400 | 0 | 0 | 0 | 400 |
| 32 | Johan Rasmusson | 33 | 239 | 33 | 0 | 305 |

Lag 1 Sundsvalls Hänggäng 7511

Lag 2 Lidingö Deltaving Klubb 5640

# ÅRE CUP * OFFICIELL RESULTATLISTA * 1988-05-14

| Plac | Startnr | Pilot | Omg 1 | Omg 2 | Omg 3 | Omg 4 | Omg 5 | Omg 6 | Poäng |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 11 | Fredrik Fex | 26 | 36 | 22 | 36 | 2 | 102 | 224 |
| 2 | 15 | Anders Andersson | 26 | 40 | 36 | 62 | 28 | 28 | 220 |
| 3 | 14 | Håkan Sundin | 38 | 40 | 54 | 60 | 2 | 24 | 218 |
| 4 | 23 | Peter Wicander | 26 | 36 | 36 | 54 | 36 | 28 | 216 |
| 5 | 12 | Folke Wikberg | 26 | 40 | 36 | 54 | 24 | 34 | 214 |
| 6 | 7 | Tenho Salminen | 26 | 36 | 22 | 54 | 36 | 36 | 210 |
| 7 | 1 | Arne Madsen | 22 | 48 | 36 | 22 | 44 | 26 | 198 |
| 8 | 25 | Thor Alvik | 22 | 44 | 16 | 22 | 26 | 36 | 166 |
| 9 | 24 | Kenneth Norberg | 26 | 38 | 16 | 60 | 2 | 20 | 162 |
| 9 | 5 | Mattias Petersén | 26 | 36 | 22 | 4 | 20 | 54 | 162 |
| 11 | 6 | Mikael Granlöf | 26 | 38 | 22 | 22 | 12 | 30 | 150 |
| 11 | 19 | Lennart Håkansson | 14 | 36 | 22 | 22 | 20 | 36 | 150 |
| 13 | 16 | Björn Kroglund | 26 | 36 | 28 | 22 | 6 | 28 | 146 |
| 14 | 3 | Annika Hopfgarten | 26 | 22 | 36 | 22 | 12 | 24 | 142 |
| 15 | 9 | Peter Dahlén | 26 | 36 | 22 | 44 | 6 | 6 | 140 |
| 16 | 17 | Per Drago | 26 | 36 | 22 | 22 | 12 | 20 | 138 |
| 17 | 21 | Sven Lindén | 26 | 36 | 22 | 22 | 2 | 20 | 128 |
| 18 | 22 | Björn Colliander | 14 | 36 | 22 | 16 | 12 | 20 | 120 |
| 19 | 10 | Robert Elmersson | 26 | 36 | 36 | 6 | 6 | 6 | 116 |
| 19 | 26 | Björn Bergan | 14 | 36 | 22 | 10 | 6 | 28 | 116 |
| 21 | 27 | Anders Gustavsson | 26 | 36 | 22 | 22 | 6 | | 112 |
| 22 | 4 | Hasse Johansson | 14 | 36 | 22 | 22 | 2 | 12 | 108 |
| 23 | 18 | Sune Bodin | 26 | 22 | 6 | 48 | | | 102 |
| 24 | 8 | Magnus Johansson | 26 | 22 | 22 | 22 | 6 | | 98 |
| 25 | 20 | Allan Flink | 8 | | | | | | 8 |

**PRIS FÖR LÄNGSTA STRÄCKA TILL: FREDRIK FEX - 51 KM**


## KURSER VÅREN -89

INTENSIVA OCH EFFEKTIVA VECKOKURSER I ÅRE VARJE VECKA UNDER TIDEN JAN. - APRIL -89. MAX 3 ELEVER/INSTRUKTÖR PER VECKA. UTBILDNINGEN VÄNDER SIG TILL ALLA NYBÖRJARE, SAMT HANG I PILOTER, SOM ÖNSKAR SIG EN FORTSATT UTVECKLING FRAM TILL KOMPETENS MOTSVARENDE HANG II.

INFO/ANMÄLAN: A. MADSEN-KÄLLVÄGEN 18-830 13 ÅRE. TEL. 0647-50663

# Det kunde gått illa - Drag erfarenheter

I samband med skolning dök en medlem från annan klubb upp. Han hade fått sin utbildning via bogsering och var inte så van vid backflygning men hade fått ca 2 timmars flygtid och var beredd att inom kort flyga upp för Häng II.

Den första flygningen gick mindre bra. Farten i starten var mycket låg. Kurshållningen var inte heller bra. Överkorrektioner gjordes och flygbanan blev en orolig S-kurva. Jag tipsade då honom att satsa mera i starten och lugna ner svängarna så att banan blev stabilare.

Den andra flygningen blev mycket bra.

I den tredje flygningen gick starten bra. Efter en stund kom en ofrivillig inledning till vänstersväng. Piloten korrigerade ganska kraftigt emot och fick som följd en stigande ganska kraftig högersväng.

Under denna sväng upplevde jag att piloten var hjälplös. Dels stallade förmodligen vingen i svängen dels fanns på platsen märkbar vindgradient. Den stigande banan byttes i en dykande fortfarande under högersväng. Vingen slog ganska kraftigt i marken i backsluttningen och i medvind.

Piloten var kraftigt omtöcknad. Det rådde osäkerhet från min sida om han fått hjärnskakning eller ännu värre inre skador varför ambulans tillkallades omedelbart.

Hela förfarandet för haveri drogs igång - polis kom automatiskt med ambulansen, polisen ombads kontakta trafiklednigen på Bromma och jourhavande på haverikommissionen. Jag lovade ta hand om fortsatta kontakter om det skulle bli nödvändigt.

Nu gick det bra. Killen fick lämna sjukhuset efter en timmes observation utan att vara sjukskriven och vingen hade faktiskt klarat sig med böjda bygelben och några krökta lattor. Formellt var alltså detta inget haveri. Det är nu upp till piloten om han lämnar rapport till FSF/H.

Varför då så många ord om detta? Här finns några viktiga erfarenheter.

* Hängglidaren var en Moyes Maxi. Det är definitivt ingen lämplig vinge i varje fall inte för en nybörjare. Vi får väl hoppas att den sålts i oförstånd av den förre ägaren. Vingen har det typiska uppträdandet att själv vilja överkorrigera svängrörelser och kräver därför mycket av piloten. Flyg inte denna vinge! Sälj eller köp den inte!

* Även om man kan klara flygning under normala förhållanden visar detta att när flera faktorer staplas på varandra inträffar haveriet. I detta fall var det en vinge som hade en svårighet. Detta ledde till nytt läge med stall som följd där vindgradienten hjälpte till. Vi känner väl igen denna situation.

* Vad har en instruktör för ansvar som ger tips till andra men som inte har ansvar eller beslutsrätt. I det aktuella fallet hade jag inget utbildningsansvar men gav självmant råd. Tyvärr hade jag aldrig kommit i kontakt med den aktuella vingen och visste då på plats inget om den. Man frågar sig vem som har flugit in piloten på vingen och vem som sålt. Vi skall inte leta syndabockar men detta är definitivt något som vi instruktörer måste ta tag i. Ett viktigt område för den planerade repetitionskursen för instruktörer i höst.

* Utgången av olyckan kunde ha blivit värre. Det var tur att den skedde i en lämplig skolbacke med lagom sluttande slät gräsyta. Tänk på terrängen vid flygning med ovana piloter.

Rolf Björkman

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

# Samlade

Ingen ny ändring av **Samlade föreskrifter för hängflygning** har utgivits sedan föregående nummer av Hypoxia. Ändring numer 1 och 2 har tidigare publicerats i Hypoxia. Kontrollera att du har dem införda i Ditt kompendium.

Rolf Björkman

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

Du! Skriv en rad om det Du varit med om eller sett eller i övrigt vet men som inte alla känner till. Alltid kan det vara till glädje för någon. Men Du! Före 1 november tack! Nästa nummer skall distribueras under december.

Rolf Björkman

# Filosofi

En eftermiddag när jag stack lattorna i vingen stegade en bred göteborgare fram. Vi språkades vid. Efter en stund undrade han på typiskt göteborgskt maner, vad det var för särskilt med drakflygning. När man seglade hade man både havet och vinden. Drakflygaren hade ju bara vinden.

Jag kunde inte låta bli att stillsamt undra om han inte någonsin hade njutit av synen av en ormvråk kurvande i termiken under ett moln. Hade han inte beundrat måsarnas vingstilla glidning utmed en strandbrink? Han tystnade. - Ja, även göteborgare kan tystna. Åtminstone för en kort stund. - Funderade. Efter ett tag lämnade han mig.

Det där med måsarnas vingstilla glidning sökte mig. Måsarna är klippta och skurna för att flyga. I ena ögonblicket svävar måsen stilla. I nästa skjuter han fram som en pil. Han dyker och svänger med en elegans som gör mig grön av avund. Men det är allt. Han dyker och svänger men gör inga loopings, wing-overs eller rollar. Överhuvudtagetflyger han inte avancerat. Och detta trots att alla de strukturella förutsättningarna finns. Han har stabil konstruktion med starka vingar, är något instabil, har stort fartområde och en utmärkt handling. Allt till ingen nytta!

Om måsar kunde tala, och vem vet, kanske kan de det om man bara lyssnar noga. Då hade han eller möjligen hon kanske lagt huvudet på sned. Tittat på mig med sina svarta ögon och stillsamt frågat: Varför i hela fridens namn skulle jag göra en looping?! Räcker det inte att glida över hav och jord, känna vinden och lukta havet.

Nu var det min tur att tystna.
För en kort stund.
Hammars Backar

M. Pfinkenstrahle
Institutionen för flygfilosofi

# Annonsbestämmelser

Du som vill annonsera i Hypoxia har flera alternativ.

Enkla radannonser är gratis. De skall på något sätt röra hängflyg eller ha intresse just för hängflygare. De redigeras och endast strikta fakta tas med. Superlativer och bedömningar tas i allmänhet bort.

Företagsannonser eller mer innehållsrika annonser tas in på betald plats. Endast tredjedelsidor kan utnyttjas. Du kan köpa hur många tredjedelar som Du önskar. Välj alltså 1/3, 2/3 eller helsida. Varje tredjedel kostar 100 kr. Ditt orginal skall kunna tryckas direkt. Foton och skuggade ytor kan bli otydliga eller dölja text. Olika svärtningsgrader kan också ge dåligt tryck. Yttermåtten får inte överskridas. Lämnar Du en halv sida sätter vi den på 2/3 utrymme och det kostar 200 kr.

Max bredd är 180 mm.
Max höjd per 1/3 är 90 mm.

Om yttermåtten överskrids förminskas texten till 85 %.

Du kan också lämna ett eget tryck om Du vill ha högre kvalitet eller färg. Då svarar du själv för tryckning och lämnar oss det antal blad som motsvarar upplagan för aktuellt nummer. Varje blad kostar 600 kr oberoende av mängden tryck. Bladen häftas till Hypoxia som tilläggssidor.

Annonsunderlag skall vara red tillhanda senast det datum som anges på sidan 2 i Hypoxia.

Betalning skall göras i förväg via FSF/H postgirokonto 91 29 93-3. Ange nr. Obs att det inte räcker att betala för att förlänga en tidigare annons. Du måste alltid meddela redaktionen direkt.

Red

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

# Klubbledningar

Åtgärder som skall vidtagas under resten av året.

* Infordra årsavgift för 1989.

* Bestyrk förnyelse av alla licenser för 1989. Obs att årsavgiften måste vara betald för 1989 innan. I annat fall blir den aktuelle medlem för nästa år och kostar avgifter även om han inte betalar sin årsavgift. Infordra också uppgifter om flygning (flygdbok eller på annat sätt). (Åligger ordf enbart)

* Alla förnyelser av instruktörslicenser skall i år gå via Rolf Björkman. (Åligger ordf enbart)

* Bestäm dag för årsmöte. Det bör ligga i god tid före FSF/H årsmöte som är omkring mitten av mars.

* Planera in nästa års tävlingar. I nästa Hypoxia skall tävlingskalendern för minst första halvåret 1989 presenteras.

Rolf Björkman

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

# Nu i Sverige The Thermal Snooper

DIREKT FRÅN USA MED ENSAMRÄTT FÖR SVERIGE.

THE THERMAL SNOOPER ÄR EN TEMPERATURVARIO,
SOM SKALL KOMPLETERA DIN ORDINARIE VARIO,
DÅ DEN KÄNNER AV ETT BETYDLIGT STÖRRE OMRÅDE,
GÖR DET ATT DU LÄTTARE HITTAR BLÅSORNA.
DETTA + MÅNGA ANDRA FÖRDELAR GÖR ATT:
" SNOOPERN ÄR ETT MÅSTE "!!!!

SÄND KUPONGEN GENAST, SÅ SKICKAR VI EN
THERMAL SNOOPER FÖR ENDAST 950:- INKL.
POSTFÖRSKOTT OCH ETT ÅRS GARANTI.
DL-KONSULT AB BOX 150 84
104 65 STOCKHOLM
TEL: SVEN LINDEN 08-69 80 00
KEEP ON SNOOPING !!!

**Fyll bara i namn och adress så skickar vi T-S snarast!**

____st Thermal Snooper a´950:-

Namn .....

Adress .....

Postnr/Postadress


## Säljes

La Mouette X-Ray, normalstor, 4500 kr. Ingmar 0431-187 29.

Kellersele, medium, röd. Thyphon S4 Race, 160, VB, -85. Lars Möller 018-12 16 22.

Ace RX 160, blå, 12000 kr. Urban Lind 060-55 68 60.

Magic IV 166, 12000 kr. Lars Lind 060-55 68 60.

Clubman 160, röd, speedbar, extra noslatta och bygelben, hjul, 12000 kr. Sele Apco integral med skärm VLD, 5000 kr. Håkan Andersson dag 08-749 94 65 kväll 08-777 61 57.

Typhon S4 Racer, vit & röd, VB, speedbar, prof bygelben, 9500 kr. Peter 060-15 21 62.

Super Scorpion, extra bygelben, 5000 kr. Janne 0970-160 08.

Magic 155 Full Race, 60-80 kg, 15900 kr. Mats Karlsson 046-14 62 33/16 19 33 0431-551 21.

Nimbus 180 med 2 extra bygelben, nyb, Sky System supp sele, helt nya. Michael Hjoberg 052-210 25

Magic IV -86, 11000 kr. Keller sele med räddningsskärm Polaris, 3500 kr. Vario Flytec AV2020, 4000 kr. Tomas 063-447 25.

Maxi II -81, medium. kan kortpackas 1,60 m, 17 kg, nyb, extra bygelben, 5000 kr. Harald Pettersson 08-15 38 53.

Clubman 180, integralsele med Apco-skärm, 3 bygelben, 1 år, 16000 kr. Per Blom 0920-260 46.

Magic IV 155 Full Race, mylarframk, kevlarbakk, VB, 4.4 segel, juni 88, 16000 kr. Magic IV 166 Full Race, röd mylarframk, gult dubbelsegel, 4.4 segel, VB, juni 87, 13500 kr. Magic IV 166 Full Race, röd mylarframk, kevlarbakk, 4.4 segel, VB, förstärkta vingbommar, apr 88, 16000 kr. Håkan Sundin 060-55 22 87.

Saphir, Sky cocoonsele med skärm, Ball höjdmätare, paketpris 22000 kr. Evert Jönsson 063-12 31 75.

Sky system sele med skärm, 4000 kr. Christoffer Vinge 08-735 02 24.

Flexiform Skyline och stirrupsele, 3500 kr. Hans Backlund 08-669 34 64.

Magic IV -87, mylarframk, VB, tjocka seglet, prisidé 12500 kr. Robert Elmersson 0500-834 89.

La Mouette stirrupsele med skärmficka. Bengan 0155-110 59.

Super Scorpion, 60-70 kg, extra bygelb, 4000 kr. Ny Kellersele med Metamorfosi skärm 5200 kr. Thomas 08-89 84 17, Mats 08-88 92 29.

Magic III 166. Kjell 019-10 73 98.

2 st Air Bulle-selar stirrup, mintgrön resp gul, ca 900 kr/st. Jerker 08-756 47 59.

## Köpes

Sele typ Keller/sup. Mats Karlsson 046-14 62 32 el 16 19 33.

## UMEÅ HÄNGFLYGSKOLA, HÄNGFLYGSERVICE

*Erbjuder hängflygutbildning i Umeå och Tärnaby.*
*Under Jan-April -89. Tre veckors nybörjarkurs för 2600:-*
*Erbjuder försäljning av hängflygutrustning.*

*Mellanstadievingar. Högprestandavingar. Selar Bug, Integral, Cocong, Stirup. Ball och Afro instrument. Fallskärmar. Reservdelar. Diverse övrig hängflygutrustning.*

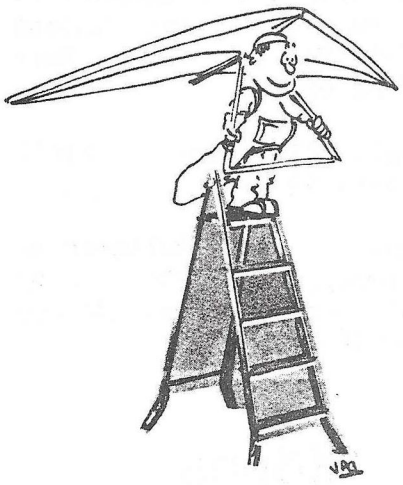
*För yterligare information kontakta.*
*Umeå hängflygskola, hängflygservice.*
*Dennis Larsson, parkg. 8-404, 902 48 UMEÅ. Tel 090-12 04 75 eller*
*Lena Mikaelsson. Mariehemsv 37 d, 902 37 UMEÅ Tel 090-12 60 10.*

## VÅRLÄGER JYLLAND DK -89

UNDER MAJ MÅNAD -89 ÅKER VI NER OCH FLYGAR OCH UTFORSKAR DE DANSKA KYSTHANG I NORDJYLLAND. BRA OCH BILLIGT BOENDE PÅ VANDRARHEM/KRO, CENTRALT TILL ALLA VINDRIKTNINGER. VI HAR EN DANSK INSTRUKTÖR MED GOD LOKAL-KÄNNODOM TILL VÅRT FÖRFOGANDE HELA VECKAN. HÄNG MED OCH FLYG HEM DIT HANG III PÅ SÄKERT VIS, UNDER KOMPETENT LEDNING.

DÅ VI TAR MAX 8 PERS PÅ DENNA TUR, REK. SNABB ANMÄLAN. PRELIMINÄR AVG: 2. OCH 3. V. I MAJ.

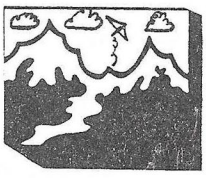
INFO/ANMÄLAN: ARNE MADSEN-KÄLLVÄGEN 18-830 13 ÅRE
TEL. 0647-50663



BOKA IN EN KURS NU :

- 1. ÅRE. Sveriges utbildningscenter Nr.1 nybörjarkurser startar februari 89
- 2. SORUNDA, ÅRE. Ultralätt klass A TRIKE skolning
- 3. Fortsättningskurser på LANZAROTE november/december XC, termik o hangflyg

OBS! bokning billigast augusti



VALKOMNA till våran vinch i Sorunda : Inflygning på bogsering, träningsflygning osv.

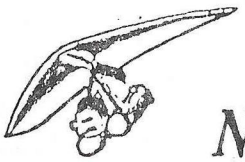
FÖRSÄLJNING AV :Vingar spec. TECMA
TRIKAR - BEHLEN ,La Mouette, Profil 17
,Hermes 16
Selar, skärmar, bygelben, hjul, reservdelar

RING OCH : PETER 0752-38972 FOLKE 0647 - 51111

# SKYSPORT

St Olavs väg 16 830 13 ÅRE Tel 0647 - 51111

Folke Wikberg



## HÖGPRESTANDAVINGAR

Ace

SOLAR WINGS succevinge med massor av goda tävlingsresultat världen över. Fantastisk handlin g mycket god fart och glid

WILLS WING

HP-2 Kölfickslös supervinge som har blivit en bäst-säljare i mellan-europa och Amerika med massor av Cross-Country rekord

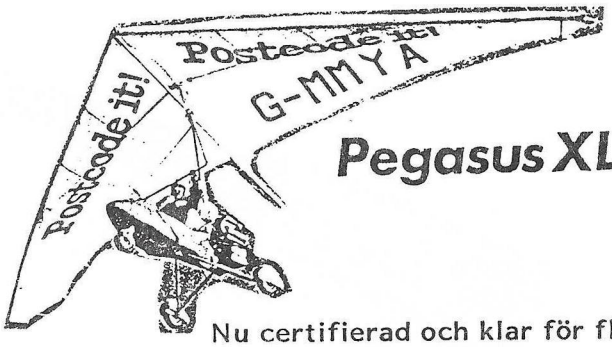
## MELLANSTADIEVINGAR

NIMBUS

Tillverkas i Israel av APCO AVIATION och finns i 2 storlekar. 160 och 180.
PRIS: 10.500 kr och 10.750 kr.

MOYES MARS

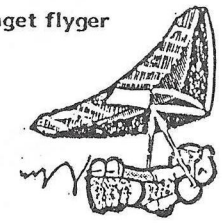
Lättviktsvinge med hög finish och goda flygegenskaper




Nu certifierad och klar för flygning

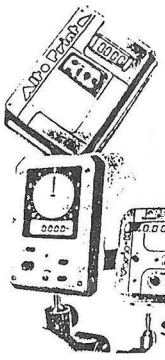
## MOYES GTR

En vinge som hela Australienlaget flyger



## INSTRUMENT

BALL 651 Vario + höjdmätare
BALL 652 Vario + höjdmätare + färtmätare
BALL M20 Vario som fästes på handleden



ALTO -Print Barograf för hängflygare.

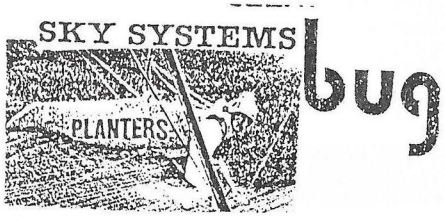
ALTO - LCD Vario + höjdmätare 2 höjder.

ALTO - HV Vario endast ljud.Höjdmätare 2 höjder.

Stöttåliga kvalitetsprodukter

AFRO, AOA, MK- Panel.

## SELAR.




Den populära selen. Den kommer i vinter med justerbar fotpinne, större plats för fötterna samt vaderad.
"SUPP" - Den vanliga smidig och lätt.
Alla selar levereras med Ryggsäck och twist-lock.

## FALLSKÄRMAR

METAMORFOSI , Orginalskärm liten lätt och snabb. P.A. Australien. En skärm med kevlarlinor till ett mycket bra pris.

## ÖVRIGT

Aerodynamisk hjälm, Twist-lock krokar. Karthållare Styrbygelhandskar. m.m.

VI KÖPER BEGAGNADE VINGAR OCH UTRUSTNING.

# VÅRT EMBLEM!

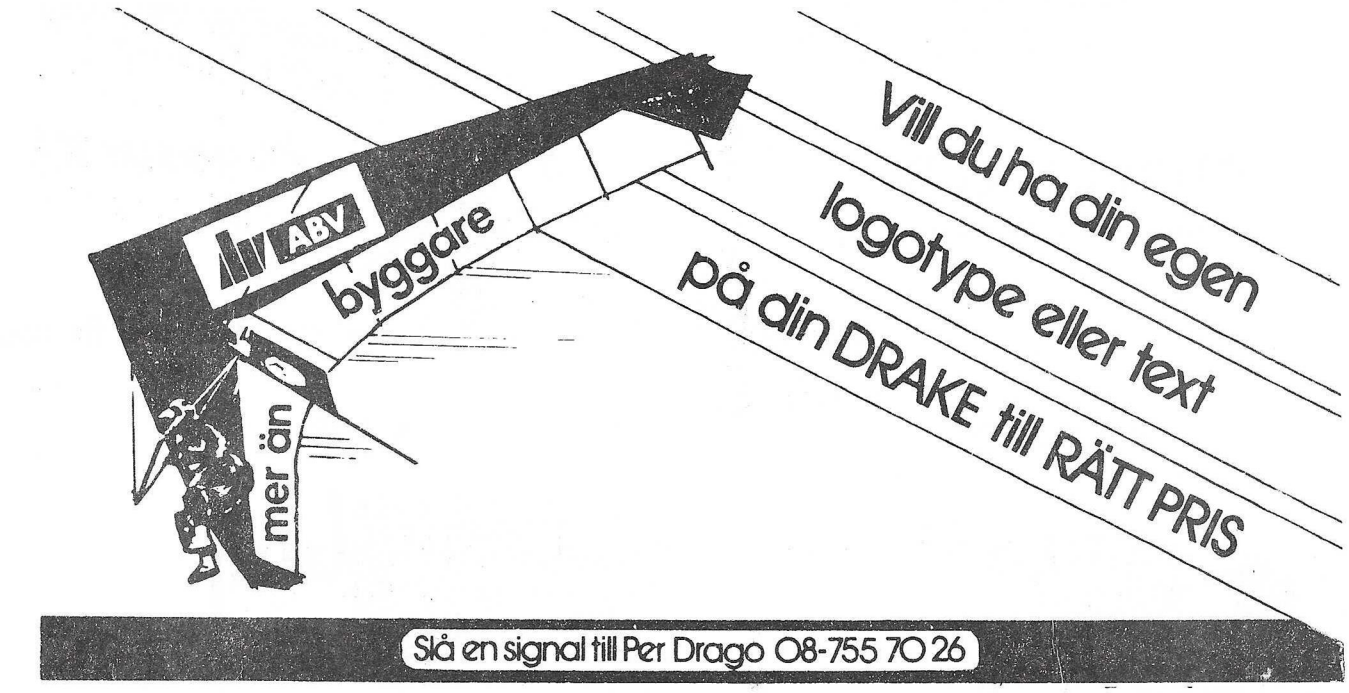
FSF/H emblem

Vårt emblem i blått, gult, svart och vitt. Beställes hos kassören lämpligast genom att sätta in den aktuella summan på FSF/H postgiro 91 29 93-3. Glöm inte adress.

Tyg: 25 kr/st, 20 kr/st vid över 10.

Klisterdekal: 5 kr/st, 40 kr/10 st

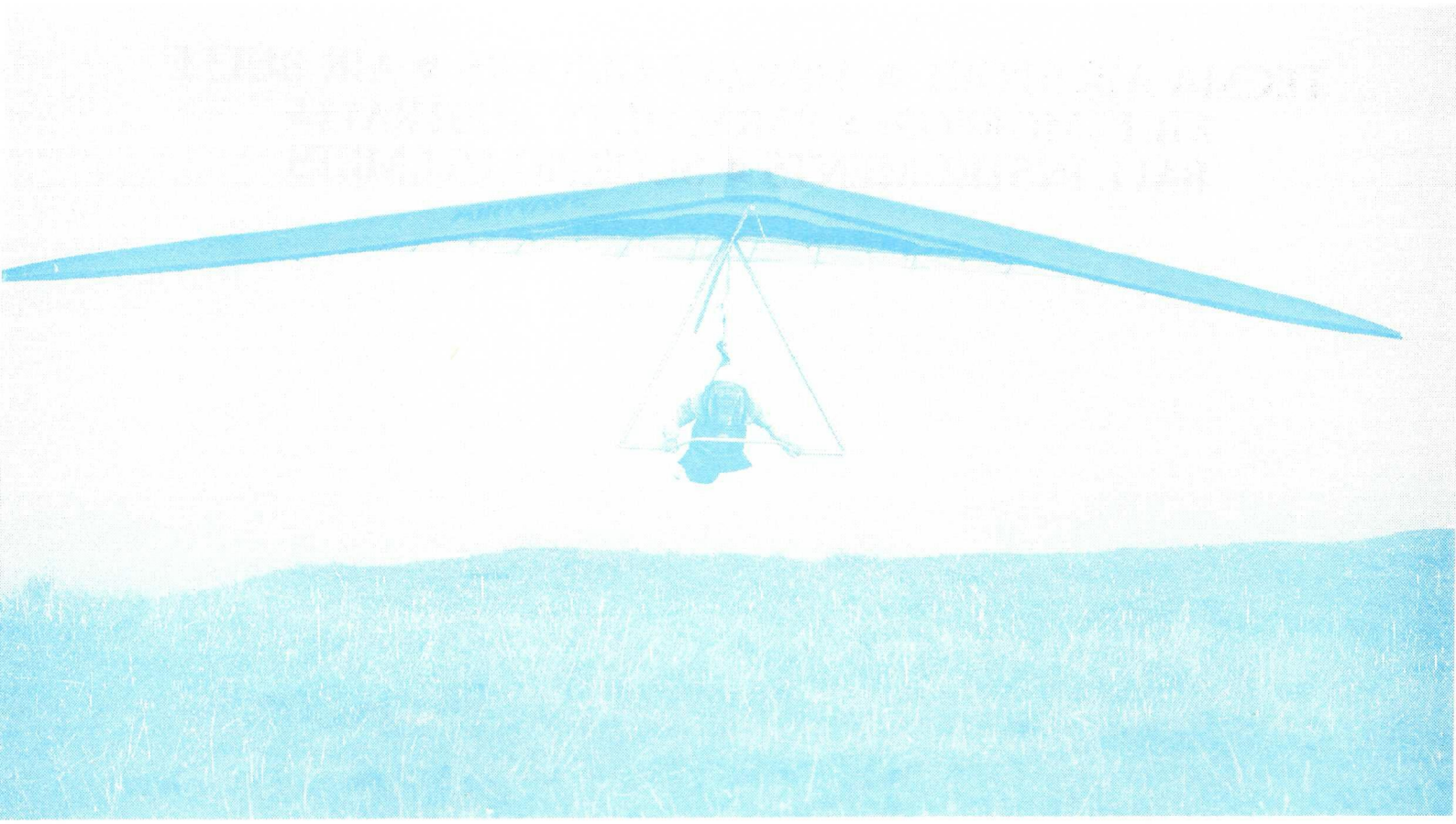
Trevligt att ha på väskan, jackan eller andra saker som syns, bilen t ex. Visa att Du flyger på det trevligaste sättet som finns.



Vi köper och säljer
begagnade vingar

Vår specialitet är utbildning
Kontakta oss
Rolf och Gunilla Björkman
Backlöksv 103 162 43 Vällingby
Ring 08 - 739 39 70 18-20 kvällar

# THE MAGIC KISS



1:a, 2:a och 3:a i EM -88
1:a i Swiss open
154,6 $Ft^2$ vingyta
10,4 m span
7,4 aspect ratio
132° nosvinkel
29,9 totalvikt
7075 aluminium
4,4 Oz segelduk
90 kg maximal pilotvikt

DYRT?

| | JA | NEJ |
|---|---|---|
| Vill du ha andrahandsvärde? .... | | |
| Vill du vinna? ..... | | |
| Vill du njuta? ..... | | |

Om du svarat nej på någon av frågorna ovan, gör då som ett nöt.

# 24.200:—

AF AIR
AASTRAND & FRANK AIR AB

TECMA AIR SPORT • AIRWAVE GLIDERS • AIR BULLE
METAMORFOSI • PARACHUTE AUSTRALIA
BALL INSTRUMENTS • SCORPIO HELMETS

**AF AIR**
AASTRAND & FRANK AIR AB

Box 7131 · 250 07 HELSINGBORG

**JOHAN FRANK**
042-13 24 00
010-42 98 60

**GUNNAR ÅSTRAND**
046-15 28 51
010-42 98 61